Stadsregio Amsterdam

BLAD GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING

Nr. 403

30 november 2015

Officiële uitgave van gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam.

Beleidsregels inzake medische en psychologische keuringen, voor werknemers die een veiligheidsfunctie uitoefenen, op grond van de Wet lokaal spoor

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

Overwegende dat:

- De Wet lokaal spoor met ingang van 1 december 2015 in werking treedt;
- In artikel 36 van de Wet lokaal spoor is bepaald wat onder een veiligheidsfunctie wordt verstaan en dat bestuurders van spoorvoertuigen een veiligheidsfunctie uitoefenen;
- In artikel 11 van het Besluit lokaal spoor is bepaald dat ook personen die belast zijn met de verkeersleiding een veiligheidsfunctie uitoefenen;
- Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam volgens artikel 37, eerste lid onder c van de Wet lokaal spoor de deskundigen aanwijst die onderzoek verrichten naar lichamelijke of geestelijke beperkingen van veiligheidsfunctionarissen;
- In artikel 11, eerste lid van de Regeling lokaal spoor is bepaald dat het dagelijks bestuur de eisen van medische en psychologische geschiktheid vaststelt;
- in artikel 11, derde lid van de Regeling lokaal spoor is bepaald dat het dagelijks bestuur het keuringsprotocol goedkeurt;

Besluit vast te stellen:

Beleidsregels inzake medische en psychologische keuringen, voor werknemers die een veiligheidsfunctie uitoefenen, op grond van de Wet lokaal spoor.

Inleiding

Voor de lokale en bijzondere spoorwegen bestaan er op dit moment verschillende wetten naast elkaar, die zowel qua systematiek als terminologie niet meer goed op elkaar aansluiten. Met de Wet lokaal spoor (hierna: Wls), die op 1 december 2015 van kracht wordt, is een geheel nieuw wetgevend kader geschapen voor het lokaal spoor. Bij besluit van 23 mei 2014 zijn er regels vastgesteld over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Besluit lokaal spoor). Lokale spoorwegen betreffen spoorwegen die uitsluitend of overwegend bestemd zijn voor het verrichten van openbaar personenvervoer ten behoeve van lokale of interlokale verbindingen.
Op grond van artikel 37, lid 1, sub c, Wet lokaal spoor wordt een veiligheidsfunctie slechts uitgeoefend door een persoon die geen lichamelijke of geestelijke beperkingen heeft die een goede uitoefening van de veiligheidsfunctie belemmeren. Dit moet blijken uit onderzoek dat is verricht door een deskundige die is aangewezen door gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur.
Op grond van artikel 37, lid 2, Wls, dient het hierboven genoemde onderzoek in ieder geval elke vijf jaar plaats te vinden. Tot nu toe werden niet alle personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen medisch en psychisch gekeurd. De concessiehouders zullen deze op grond van de Wls verplichte keuringen voor personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen dan ook dienen te implementeren in hun werkwijze.
Vanuit het oogpunt van standaardisatie, transparantie en effectiviteit dient voorkomen te worden dat elke decentrale overheid in zijn rol van concessieverlener een eigen set aan keuringseisen en -procedures zou moeten ontwikkelen. In overleg met de vier betrokken concessieverleners hebben de vier lokaalspoor vervoerders (GVB, RET, HTM en Qbuzz) het mandaat gekregen om het onderliggende beleidsvoorstel te ontwikkelen.

Processtappen

Om te komen tot een gezamenlijk advies van de vervoerders GVB, HTM, Qbuzz en RET hebben er op 19 februari, 10 april en 6 oktober 2014 bijeenkomsten plaatsgevonden. Bedrijfsartsen en psychologen van de vier vervoerders hebben naar aanleiding van de tweede sessie en met als basis de Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen keuring voor buschauffeurs, een voorstel geschreven voor de medische keuringseisen veiligheidsfuncties Wls. De psychologische keuringseisen zijn in drie extra sessies tot stand gekomen met input van de professionals van de gerenommeerde psychologische adviesbureaus "Balans en Impuls en Human Company". De ondernemingsraden van de vervoerders zijn geïnformeerd over de concept medische keuringseisen in september 2014.
In de volgende hoofdstukken wordt het keuringsproces nader beschreven en onderbouwd.

Hoofdstuk 1 Reikwijdte Wet lokaal spoor

1.1 Wat wordt door de Wls verstaan onder een veiligheidsfunctie?
Volgens artikel 36 Wls wordt onder een veiligheidsfunctie verstaan een functie binnen het lokale spoorwegverkeersysteem die van aanmerkelijke invloed is op de veiligheid van het spoorverkeer over de lokale spoorweg. Op grond van artikel 36 lid 2 Wls oefent de bestuurder van een spoorvoertuig een veiligheidsfunctie uit. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen tevens andere functies als veiligheidsfunctie worden aangewezen. Deze aanwijzing vindt plaats in artikel 11 van het Besluit lokaal spoor. Hierin wordt een beheerder of een vervoerder, voor zover die belast is met de verkeersleiding, aangewezen als veiligheidsfunctie.

Veiligheidsfuncties:
- Bestuurder van een spoorvoertuig (te weten trambestuurder en metrobestuurder)
- Verkeersleider (te weten metro en Randstadrail)

1.2 Welke verkeersleiders moeten gekeurd worden op grond van de Wet lokaal spoor?
De functionaris die op afstand seinen en wissels kan bedienen en die bestuurders mag opdragen om een stoptonend sein te negeren, valt hiermee onder het begrip verkeersleider volgens de Wls. De verkeersleider metro en randstadrail, die seinen en wissels bedient, heeft daardoor een aanmerkelijke invloed op de veiligheid van het spoorverkeer. De verkeersleider tram, bedient geen wissels en seinen maar richt zich meer op het uitvoeren van de dienstregeling en heeft derhalve geen aanmerkelijke invloed op de veiligheid van het spoorverkeer. Hiermee valt de verkeersleider tram niet onder het begrip veiligheidsfunctie zoals bedoeld in de Wls.

1.3 Welke bestuurders moeten gekeurd worden op grond van de Wet lokaal spoor?
Op grond van artikel 36 lid 2 Wls oefent de bestuurder van een spoorvoertuig een veiligheidsfunctie uit en dient derhalve op grond van artikel 37 lid 2 Wls gekeurd te worden. Gelet op het feit dat de Wls beoogt om de veiligheid op en rond het lokale spoor te borgen, heeft dit alleen betrekking op bestuurders die gebruik maken van het lokale spoor. In het besluit van 25 november 2013 tot aanwijzing van lokale spoorwegen wordt als lokale spoorweg, zoals bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Wet lokaal spoor, aangewezen de spoorwegen, niet zijnde spoorwegen die uitsluitend in gebruik zijn ten behoeve van strikt historisch of toeristisch vervoer en niet zijnde spoorwegen in particulier eigendom, alsmede de daaraan verbonden spoorwegen naar de terreinen van werkplaatsen en remises.

De volgende bestuurders worden gekeurd op grond van de Wls:

Metro en randstadrail (rijden op seinen)
Elke bestuurder die zelfstandig buiten het remise-/werkplaatsterrein rijdt met reizigersmaterieel (met of zonder reizigers), locomotieven, krol's en ander werkmaterieel, tenzij onder begeleiding van een bevoegd bestuurder (pilot, instructeur, etc), als deel van een konvooi of binnen een buitendienststelling onder verantwoordelijkheid van een leider werkplekbeveiliging, die goedgekeurd is als leider werkplekbeveiliging (hierna: lwb). Op sporen op het als zodanig kenbaar gemaakte remise- of werkplaatsterrein is geen keuring vereist tenzij het vervoer van reizigers betreft [1].

Tram (rijden op zicht)
Elke bestuurder die zelfstandig buiten het remise-/werkplaatsterrein rijdt met reizigersmaterieel (met of zonder reizigers) tenzij onder begeleiding van een bevoegd bestuurder (instructeur, begeleider, etc). Bestuurders van rail-wegvoertuigen, bovenleidingmontagewagens, locomotieven en ander werkmaterieel worden niet standaard gekeurd. Keuring van deze bestuurders is afhankelijk van de uitkomst van een risico-analyse door de concessiehouder waarin wordt bepaald of er sprake is van aanmerkelijke invloed op de veiligheid van het spoorverkeer over de lokale spoorweg.

Bij tramremises waarbij de remisesporen tot op de openbare weg lopen kan de infrabeheerder aangeven tot waar ongekeurd met reizigersmaterieel zonder reizigers gereden kan worden om het rangeren in de remise of werkplaats te faciliteren [2].

Op sporen op het als zodanig kenbaar gemaakte remise- of werkplaatsterrein is geen keuring vereist tenzij het vervoer van reizigers betreft.

1) Dit voor het incidentele geval dat een voertuig met reizigers via een remise of werkplaats wordt geleid.
2) De infrabeheerder onderbouwt dit met een risico-analyse waaruit blijkt dat betreffende bestuurders geen aanmerkelijke invloed hebben op de veiligheid van het spoorverkeer over de lokale spoorweg.

Samengevat in tabelvorm:

Materieel \ Locatie/traject	Metro		Tram	
	Buiten	Binnen	Buiten	Binnen
Reizigersmaterieel, met reizigers	ja	ja	ja	ja
Reizigersmaterieel, zonder reizigers	ja	nee	ja	nee
Locomotieven	ja	nee	nee	nee
Rail-wegvoertuigen	ja	nee	Beslissing na risico-analyse	nee
Railgebonden werkmaterieel	ja	nee	Beslissing na risico-analyse	nee

ja = bestuurder moet worden gekeurd
nee = bestuurder hoeft niet te worden gekeurd
Buiten = sporen buiten de als zodanig aangewezen remise- of werkplaatsterreinen
Binnen = sporen op de als zodanig aangewezen remise- of werkplaatsterreinen

1.4 Ontheffing voor goedgekeurde leiders werkplekbeveiliging met rijbevoegdheid

De leiders werkplekbeveiliging worden streng gekeurd volgens de geldende normen voor het hoofdspoor. Deze medische en psychische eisen zijn strenger of gelijk aan de eisen die op grond van de Wls worden gesteld. De goedgekeurde leiders werkplekbeveiliging met rijbevoegdheid verkrijgen ontheffing van de keuringsplicht in het kader van de Wls.

1.5 Ontheffing voor goedgekeurde bestuurders met hoofdspoormachinisten-keuring

Machinisten die goedgekeurd zijn voor het hoofdspoor verkrijgen ontheffing voor de keuringsplicht voor werknemers die een veiligheidsfunctie uitoefenen op grond van de Wet lokaal spoor.

Hoofdstuk 2 Uniforme werkwijze vervoersbedrijven

2.1 Het onderzoek

Volgens artikel 37, lid 4, Wls kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gegeven omtrent het onderzoek. Artikel 11 van de concept Regeling lokaal spoor vormt een uitwerking van artikel 37, lid 4, Wls. Deze regeling is echter, op dit moment, nog niet vastgesteld. Om een uniform beleid ten opzichte van het onderzoek te kunnen ontwikkelen voor de vervoersgebieden waar de Wls van toepassing is, hebben de vier vervoersbedrijven GVB, HTM, RET en Qbuzz beleid ontwikkeld, zodat een eenduidige invulling van de medische - en psychologische keuringseisen kan worden gerealiseerd.

Gezamenlijk is er voor gekozen om voor de medische keuring van tram- en metrobestuurders, aan te sluiten bij de Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) norm, zoals deze reeds gehanteerd wordt voor buschauffeurs. De aansluiting bij deze CBR norm en niet bij de normen van het hoofdspoor is beredeneerd vanuit het werkgebied en -omstandigheden van metro- en trambestuurders. De normering voor medische keuring vanuit het CBR is een beter referentiepunt dan de normering van het hoofdspoor, dit aangezien buschauffeurs in gelijksoortige omstandigheden het werk verrichten. De Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen norm wordt aangevuld met specifieke aanvullende bepalingen voor het rail-vervoer, zoals een kleurenblindheidtest. Voor verkeersleiders is een afgeleide van deze medische keuring, passend bij de functie, ontworpen. Voor wat betreft de psychologische keuringen is geen passende referentiekeuring gevonden. Voor dit keuringsaspect is met behulp van gevalideerde en breed geaccepteerde testonderdelen een “maatwerk” keuringsysteem ontwikkeld dat geheel past binnen de vanuit de Wls geformuleerde veiligheidskaders.

Vanaf 1 februari 2015 zal het zittende personeel gekeurd worden en uiterlijk 1 december 2015 moet deze werkwijze gehanteerd worden met betrekking tot nieuw aan te nemen personeel. Het zittende personeel dient op grond van artikel 65 Wls uiterlijk 1 december 2016 gekeurd te zijn.

2.2 Uitkomsten keuring

Er zijn drie uitkomsten van de keuring mogelijk:

1. **Goedgekeurd**: De kandidaat is voor een periode van 5 jaar geschikt, ofwel voor binnen en buiten het lichtseinengebied, of voor buiten het lichtseinengebied.
2. **Afgekeurd**: De kandidaat is niet geschikt maar mag één second opinion vragen (herkeuring).

3. **Goedgekeurd, onder voorwaarde**: De voorwaarde kan er bijvoorbeeld uit bestaan dat de medewerker eerder dan na 5 jaar herkeurd dient te worden, of de kandidaat eerst een bepaald probleem dient op te lossen. In het laatste geval dient te worden vastgesteld, door middel van een herkeuring, dat het probleem is opgelost alvorens de werknemer wordt goedgekeurd.

Een afgekeurde kandidaat wordt één herkeuring (zowel medisch als psychisch) toegestaan. Indien er sprake is van een definitieve afkeuring zal in het vervolgtraject gehandeld worden volgens het beleid van de betreffende vervoerder. De vervoerders zullen de uitkomsten van elkaars keuringen accepteren, zodat het niet mogelijk is voor een werknemer om bij een andere vervoerder opnieuw het keuringstraject in te gaan. In beginsel vindt de keuring iedere 5 jaar plaats. Na een incident (bijvoorbeeld het negeren van een stoptonend sein) kan de leidinggevende verzoeken om de werknemer te herkeuren.

2.3 Keuringsinstanties

Er wordt samengewerkt met één of meerdere in de bijlage IV genoemde keuringsinstanties. Voor keuringen worden ook de bedrijfsartsen/arbodienst en psychologen van de eigen organisaties voorgesteld (zie bijlage IV).

2.4 Borging keuringseisen

De borging van de keuringseisen vindt plaats via een platform van de gezamenlijke opdrachtgevers, bijvoorbeeld het Expertise Centrum Rail dat bij het CROW is ondergebracht. Deze borging van de normen moet worden ingeregeld na positieve beoordeling van de keuringseisen.

Hoofdstuk 3 Methodiek medische keuring

Voor een goede uitoefening van de veiligheidsfuncties moet de medewerker beschikken over een stabiel psychisch evenwicht, voldoende fysieke vaardigheden, aangevuld met specifieke visuseisen.

Voor een inventarisatie van de medische vereisten wordt gebruik gemaakt van:

* Anamnese
* Lichamelijk onderzoek
* Aanvullende onderzoeken

Bovenstaande vereisten matchen met de CBR keuringsmethodiek voor groep 2 (zogenaamd groot) rijbewijzen. Het voordeel van de keuze voor de CBR keuringsmethodiek is dat er sprake is van een gestandaardiseerde en gevalideerde werkwijze waardoor er bij de lokale OV bedrijven gelijk gewerkt wordt. Naar analogie van de CBR keuringen, groep 2, wordt de volgende procedure gevolgd.

Anamnese aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst

Het voordeel van deze methodiek is:

* Er worden geen aspecten van de gezondheid overgeslagen
* De tijdsduur is relatief kort
* Er wordt alleen ingezoomd op relevante gezondheidsmanco's

Lichamelijk onderzoek

Algemeen oriënterend lichamelijk onderzoek (functie; nek, rug, schouders, heupen, knieën, long- en hartfunctie, algemeen oriënterend neurologisch onderzoek, bloeddrukmeting).

Aanvullende onderzoeken

* Gericht op de visus:
  - Visusmeting
  - Kleurenblindheidmeting (Ishihara)
  - Gezichtsveld meting (Donders)

* Glucose meting

* Gehoortest (fluisterspraak)

In bijlage I en II staat een onderbouwing van de exclusie criteria voor de medische geschiktheid per functie.

Hoofdstuk 4 Methodiek psychologische keuring

In een psychologische keuring wordt getest of medewerkers geschikt worden geacht voor het uitoefenen van een veiligheidsfunctie binnen het lokaal spoor. Hiervoor is een op maat gemaakte set van keuringstests samengesteld. Deze tests zijn vrij beschikbaar en onafhankelijk van keuringsinstanties. Hierdoor test elke instantie op dezelfde manier de vastgestelde competenties.

4.1 Doel psychologische keuring

* Het vaststellen of de competenties en mentale conditie voldoende zijn voor het uitoefenen van een veiligheidsfunctie.
* Het meegeven van praktische handvatten aan de medewerkers teneinde de mentale conditie en competenties te bevorderen en te onderhouden.

4.2 Onderdelen psychologische keuring

De veiligheidscompetenties worden met behulp van psychologische tests en een psychologisch interview in kaart gebracht. Er wordt gebruik gemaakt van de volgende testen:

* Multiculturele Capaciteiten Test - Middelbaar niveau (MCT-M), Stichting Noa
* Aandachtstest - Vienna Test Systeem Traffic (VTS), Schuhfried
* Multiculturele Persoonlijkheidstest - Big Six (MPT-BS), Stichting Noa

In onderstaande tabel een overzicht van de te keuren veiligheidscompetenties en onderliggende indicatoren. In bijlage III is een begrippenkader en beschrijving van de psychologische veiligheidscompetenties en bijbehorende testen opgenomen.

Competenties & indicatoren	Testonderdelen
1. Cognitieve vaardigheden (Test MCT-M)	
1.1 Algemeen verstandelijk niveau	Woordrelaties, rekenvaardigheid, exclusie
2. Sensomotorische vaardigheden (Vienna Test Systeem)	
2.1 Concentratie vermogen	Gognitrone test
2.2 Selectieve aandacht	Selective Attention (WAFS)
2.3 Verlengde aandacht	Vigilance (WAFS)
2.4 Reactievermogen	Reaction Time (RT)
2.5 Anticiperingsvermogen	Determination Time (DT)
3. Stabiliteit en stressbestendigheid (Big Six test)	
3.1 Incasseringsvermogen	Angst en depressieve gevoelens + Interview
3.2 Stressbestendigheid	Emotionele beheersing, zelfvertrouwen
3.3 Impulscontrole	Boosheid uiten (reverse), spanningsbehoefte (reverse)
4. Communicatieve vaardigheden (MCT-M)	
4.1 Communicatieve vaardigheden	Woordrelaties en indruk vanuit psychologisch interview, bij twijfel extra test simulatieopdracht
5. Overige persoonlijkheidskenmerken (Big Six test)	
5.1 Verantwoordelijkheidsgevoel	Regels en zekerheid, eerlijkheid + Interview
5.2 Zelfstandigheid	Zelfvertrouwen, prestatiemotivatie, initiatief + Interview
5.3 Bestand tegen solistische taak	Aandachtbehoefte, sociale warmte + Interview
5.4 Bestand tegen onregelmatige diensten	Flexibiliteit, ordelijkheid + Interview (Fysieke & sociale kenmerken)

Bij het vaststellen van de veiligheidsgeschiktheid wordt naast de score die men heeft op een indicator, ook het gewicht van de indicator voor de specifieke veiligheidsfunctie betrokken. In de onderstaande tabel is de weging per veiligheidsfunctie opgenomen.

Weging indicatoren	Tram bestuurder	Metro bestuurder	Verkeersleider Metro
1. Cognitieve vaardigheden			
1.1 Algemeen verstandelijk niveau	Midden	Midden	Hoog
2 Sensomotorische vaardigheden			
2.1 Concentratie vermogen	Midden	Hoog	Midden
2.2 Selectieve aandacht	Hoog	Hoog	Hoog
2.3 Verlengde aandacht	Laag	Midden	Laag
2.4 Reactievermogen	Hoog	Hoog	Midden
2.5 Anticiperingsvermogen	Hoog	Midden	Midden
3. Stabiliteit en stressbestendigheid			
3.1 Emotionele stabiliteit	Hoog	Hoog	Hoog
3.2 Stressbestendigheid	Hoog	Hoog	Hoog
3.3 Impulscontrole	Hoog	Hoog	Hoog
4. Communicatieve vaardigheden			
4.1 Communicatieve vaardigheden	Laag	Laag	Hoog
5. Overige persoonlijkheidskenmerken			
5.1 Verantwoordelijkheidsgevoel	Hoog	Hoog	Hoog
5.2 Zelfstandigheid	Midden	Midden	Hoog
5.3 Bestand tegen solistische taak	Midden	Hoog	Laag
5.4 Bestand tegen onregelmatige diensten	Midden	Midden	Midden

Het gewicht (laag, midden, hoog) geeft de prioritering van de verschillende indicatoren weer en zegt niets over de hoogte van de te hanteren norm.

Bijvoorbeeld: Bij algemeen verstandelijk niveau is het gewicht voor trambestuurder ‘ midden’, wat betekent dat de beoordeling op verstandelijk niveau in gemiddelde mate zal meetellen in de uiteindelijke veiligheidsgeschiktheidsuitslag. Afhankelijk van de veiligheidsfunctie wordt voor elke competentie aangegeven hoe zwaar die is meegewogen bij het vaststellen van het eindoordeel veiligheidsgeschiktheid.

Beoordeling van de interviewgegevens
Voor een aantal psychologische competenties worden naast testgegevens ook gegevens over de medewerker gebruikt die afgeleid zijn uit het interview met de psycholoog. Deze gegevens moeten uiteraard ook worden betrokken bij de beoordeling van de competentie. Tegenstrijdige beoordelingen (dwz. de testresultaten en de beoordelingen van de psycholoog komen niet overeen) zullen in de uiteindelijke weging een lager gewicht krijgen.

Combineren testgegevens binnen psychologische competies
Indien voor het meten van een psychologische competentie meer dan een testgegeven beschikbaar is, moeten deze worden gecombineerd. De afweging van deze testgegevens is voor elke psychologische competentie uniek. In het algemeen geldt dat voor het bepalen van het oordeel op een competentie vooral gelet wordt op contra-indicaties voor veiligheidsgeschiktheid. Hoge testscores op onderdelen van een competentie zijn niet automatisch compenserend voor lage testscores op andere onderdelen van diezelfde competentie. Een nadere onderbouwing van de berekening van de scores in de psychologische testen staat in bijlage III. Hierin is een onderscheid gemaakt voor de opbouw van het testresultaat binnen de test en de weging en samenhang tussen de testen.

4.3 Uitgangspunten

Voor de periodieke keuring van zittend personeel zullen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

* Algemeen werk- en denkniveau: MBO 2 voor tram- en metrobestuurder (hierbij kan opgedane ervaring compenseren).

* Aandachtsfuncties: leeftijdsgecorrigeerde leeftijdsnormen, naar indeling 1: < 40 jaar, 2: 40-49 jaar, 3: 50 jaar en ouder. Dit is in overeenstemming met onderzoek naar de vermindering van aandachtsfuncties naarmate men ouder wordt (waarbij vanaf de leeftijd van 40 jaar achteruitgang kan intreden). Door deelnemers met hun leeftijdgenoten te vergelijken kan inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre de achteruitgang sneller dan gemiddeld verloopt.

Voor de aanstellingskeuring van nieuw personeel zullen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

* Algemeen werk- en denkniveau: MBO 3 voor tram- en metrobestuurder, MBO 4 voor verkeersleider metro.
* Aandachtsfuncties: per functie (trambestuurder, metrobestuurder, verkeersleider metro) relevante normgroep.

De uitslag wordt vergeleken met normgroepen. In elk rapport worden adviezen gegeven voor competentieontwikkeling en onderhouden van de mentale conditie. De gedetailleerde uitslag wordt gestuurd naar de bedrijfsarts en zal worden toegevoegd aan het medisch dossier van de werknemer. De leidinggevende ontvangt de uitslag zonder uitgebreid rapport.
Conform de beroepscode van het NIP heeft de medewerker recht op voorinzage in de resultaten en op eventuele blokkering van de resultaten. Na toestemming van de medewerker wordt de uitslag aan de opdrachtgever verzonden (c.q. de bedrijfsarts).

4.4 Periodiciteit keuring

De periodiciteit voor de keuring is 5 jaar. De psycholoog kan als de uitkomsten van psychologisch onderzoek daar aanleiding toe geven iemand voor een kortere periode goedkeuren. Ook andere functionele beperkingen op de veiligheidsgeschiktheidsuitslag zijn mogelijk (bv de tijden en plaatsen waarop de taak mag worden uitgeoefend). Het afgeven van beperkingen in veiligheidsgeschiktheid gebeurt altijd in overleg met de vervoerder. Bij afkeuring geldt, in verband met een mogelijk leereffect, de volgende termijn die minimaal moet gelden voor een eventuele herkeuring:

* Aanstellingskeuring na twee maanden
* Periodieke keuring na één maand

Hoofdstuk 5 Kostenindicatie

De kosten voor medische en psychologische keuring worden per medewerker geschat op:

Psychologische keuring € 475 excl. btw
Medische keuring € 200 excl. btw

Hierbij komen de kosten van niet inzetbaarheid van ongeveer 4 werkuren.
Een nadere marktverkenning moet nog worden uitgevoerd.

Wanneer een psychologisch eindoordeel aanleiding geeft tot zorg, danwel in situaties van bijzonder lage scores, kan nader onderzoek plaatsvinden middels een diagnostisch interview en eventueel aanvullende tests. De kosten hiervan bedragen /- € 130,- excl. btw. Bij de medische keuring kan extra informatie worden opgevraagd bij een medisch specialist, hiervoor kunnen kosten in rekening worden gebracht.

Amsterdam, 21 mei 2015,
Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,
Secretaris
drs. A. Joustra
Voorzitter
mr. E.E. van der Laan

Bijlage I Medische exclusiecriteria tram- en metrobestuurder [3]

Fysieke geschiktheid	Ernstige functiestoornissen van de nek, schouders, wervelkolom of ledematen: Ongeschikt
Zicht	Brillenglazen boven 8 of -8: Ongeschikt
	Contactlenzen: Alle sterktes toegestaan
	Kleurenzien: Maximaal 3 fouten van de 16; bij >3 fouten (>13/16 goed) nadere beoordeling door de arts-deskundige of beperkte inzet: mag niet op seinen rijden
	Gezichtsveldbeperking: Ongeschikt
	Bij diplopie (dubbelzien): Volledig ongeschikt
	Beperking van de geschiktheidtermijn is aangewezen bij progressieve oogaandoeningen, zoals cataract, glaucoom met gezichtsveldbeperking, degeneratieve en vasculaire netvlies-aandoeningen, progressief lijden van de nervus opticus. Voor de beoordeling is een rapport van een oogarts vereist.
Gehoor	Bij een somverlies bij 1kHz, 2kHz en 4kHz van het beste oor (met of zonder hoortoestel) dat 120dB overschrijdt: Ongeschikt
	Draaiduizeligheid en evenwichtsstoornissen: Ongeschikt
Inwendige ziekten	Personen met diabetes mellitus die behandeld worden met middelen die hypoglycemieën kunnen veroorzaken kunnen geschikt worden verklaard, indien zij: * in het afgelopen jaar geen ernstige hypoglycemie hebben gehad; * op de hoogte zijn van de risico's van een hypoglycemie; * hypoglycemieën goed voelen aankomen en in staat zijn daarmee adequaat om te gaan; * minstens tweemaal per dag en op relevante momenten tijdens het besturen aan zelfcontrole doen door middel van een bloedglucosetest, en geen ernstige diabetische complicatie hebben.
	Bij iedere aanvraag is een onderzoek door een internist vereist en ten minste iedere vijf jaar is een rapport van een oogarts vereist. De maximale geschiktheidtermijn is drie jaar.
Hypertensie	Voor personen die ondanks behandeling een hoge bloeddruk houden, te weten een diastolische druk die, bij herhaling gemeten, hoger is dan 115 mm Hg, geldt - gezien het risico op beschadiging van ogen, nieren, hart en hersenen - een beperkte geschiktheidtermijn van maximaal drie jaar, mede op grond van een specialistisch rapport.
CNS	CNS (Chronische nierschade) stadium I, II of III maximaal 5 jaar, stadium IV maximaal 1 jaar
COPD	Type IV: Ongeschikt; type III: Nader onderzoek
Ernstige bloedziekten	Na specialistisch rapport
Orgaantransplantatie	Specialistisch rapport vereist
Hart	Chronisch hartfalen NYHA-klasse III-IV: Ongeschikt
	Chronisch stabiele angina pectoris: Ongeschikt, specialistisch rapport vereist; NYHA III-IV: Ongeschikt
	Hartinfarct: 4 weken ongeschikt, daarna informatie medisch specialist
	Cardiomyopathie NYHA III-IV: Ongeschikt
	Klepafwijkingen NYHA III-IV: Ongeschikt
	Aangeboren afwijkingen: Specialistisch rapport
	Ritmestoornissen licht: Specialistisch rapport; zwaar: Ongeschikt
	Geleidingstoornissen licht: specialistisch rapport; zwaar: Ongeschikt
	ICD: specialistisch rapport, tijdelijk ongeschikt
Neurologische aandoeningen	Epilepsie bij eerste aanval: Ongeschikt; indien 5 jaar aanvalsvrij: direct geschikt
	Slaapapneu: AHI < 15: Geschikt; AHI >15: Tijdelijk ongeschikt
	Narcolepsie: Ongeschikt
	Multipele sclerose: Specialistisch rapport vereist
	Hersentumoren: Personen met een hersentumor in strikte zin zijn ongeschikt. Een uitzondering hierop vormt de situatie waarin sprake is van een tumor die met succes volledig curatief is behandeld. Bij afwezigheid van, met de geschiktheid tot het besturen van motorrijtuigen interfererende lichamelijke of geestelijke functiestoornissen, kunnen deze personen geschikt worden geacht voor een maximale termijn van drie jaar.
	TIA zonder uitvalverschijnselen na 4 weken, na specialistisch rapport: Maximaal 3 jaar geschikt
	Aneurysma's: Specialistisch rapport
	Subarachnoïdale bloeding: Apecialistisch rapport en eventueel een rijtest
Psychiatrische stoornissen	Als de aandoening een reversibele organische stoornis tot grondslag had (heeft), dan kan de keurling na herstel in de regel goedgekeurd worden. Is of was een reversibele organische stoornis niet in het geding: Specialistisch rapport vereist.
	Psychosen: Ongeschikt

3) Indien de keurling in geringe mate niet aan één of meerdere vastgestelde medische eisen voldoet, kan de keurling desondanks ten aanzien van de desbetreffende eis of eisen zonder voorwaarden of beperkingen worden goedgekeurd, indien:
a. de keuringsarts vaststelt dat de keuringseis waaraan niet wordt voldaan voldoende wordt gecompenseerd;
b. een veilige uitvoering van de functie hierdoor niet wordt belemmerd; en
c. een arts-deskundige aan de keuringsarts schriftelijk heeft geadviseerd om de keurling ten aanzien van deze keuringseis goed te keuren.

	Stemmingsstoornissen: Specialistisch rapport vereist; regelmatig terugkerende manische episoden: Ongeschikt; hoge doses sederende psychofarmaca nodig: Ongeschikt
	Angststoornissen regelmatig therapieresistente paniekaanvallen: Ongeschikt; hoge doses psychofarmaca (benzodiazepinen) nodig: Ongeschikt
	Dissociatieve stoornissen - bij herhaling last hebben van een 'psychogene fugue' of een ernstige trance: Ongeschikt
	Cognitieve stoornissen: Ongeschikt
	Persoonlijkheidsstoornissen: Specialistisch rapport vereist
	Verstandelijke handicap: Ongeschikt
	ADHD (inclusief subtypen): Specialistisch rapport vereist
	Autismespectrumstoornissen (ASS): Ongeschikt
Misbruik van psychoactieve middelen (zoals alcohol en drugs)	Voor de beoordeling of sprake is van misbruik van psychoactieve middelen is een specialistisch rapport vereist. Personen die misbruik maken van dergelijke middelen zijn zonder meer ongeschikt. Indien zij aannemelijk of aantoonbaar zijn gestopt met dit misbruik, dient een recidiefvrije periode van een jaar te zijn gepasseerd voordat zij door middel van een herkeuring - op basis van een specialistisch rapport geschikt - kunnen worden geacht. Een strenge opstelling van de keurend arts is aangewezen, gezien de gevaren die het gebruik van deze middelen oplevert voor de verkeersveiligheid.

Bijlage II Medische exclusiecriteria functie Verkeersleider [4]

Fysieke geschiktheid	-
Zicht	Bij diplopie (dubbelzien): Volledig ongeschikt
	Kleurenzien: maximaal 3 fouten van de 16; bij >3 fouten (<13/16 goed) nadere beoordeling door de arts-deskundige.
	Beperking van de geschiktheidstermijn is aangewezen bij progressieve oogaandoeningen, zoals cataract, glaucoom met gezichtsveldbeperking, degeneratieve en vasculaire netvliesaandoeningen, progressief lijden van de nervus opticus. Voor de beoordeling is een rapport van een oogarts vereist.
Gehoor	Bij een somverlies bij 1kHz, 2kHz en 4kHz van het beste oor (met of zonder hoortoestel) dat 120dB overschrijdt: Ongeschikt
Inwendige ziekten	-
Hypertensie	-
CNS	-
COPD	-
Ernstige bloedziekten	-
Orgaantransplantatie	-
Hart	Chronisch hartfalen NYHA-klasse III-IV: Ongeschikt
	Chronisch stabiele angina pectoris: Ongeschikt, specialistisch rapport vereist; NYHA III-IV: Ongeschikt
	Hartinfarct: 4 weken ongeschikt, daarna informatie medisch specialist
	Cardiomyopathie NYHA III-IV: Ongeschikt
	Klepafwijkingen NYHA III-IV: Ongeschikt
	Aangeboren afwijkingen: Specialistisch rapport
	Ritmestoornissen, zwaar: Ongeschikt
	Geleidingstoornissen, zwaar: Ongeschikt
	ICD: specialistisch rapport, daarna geschikt
Neurologische aandoeningen	Epilepsie bij eerste aanval: Ongeschikt, na behandeling direct geschikt
	Slaapapneu AHI < 15: Geschikt; AHI >15: Tijdelijk ongeschikt
	Narcolepsie: Ongeschikt
	Multipele sclerose tijdens een exacerbatie (Schub): Ongeschikt
	Hersentumoren: Afhankelijk van uitvalverschijnselen
	TIA zonder uitvalverschijnselen: Geschikt
	Aneurysma's: Specialistisch rapport
	Subarachnoïdale bloeding: Specialistisch rapport
Psychiatrische stoornissen	Als de aandoening een reversibele organische stoornis tot grondslag had (heeft), dan kan de keurling na herstel in de regel goedgekeurd worden. Is of was een reversibele organische stoornis niet in het geding: Specialistisch rapport vereist.
	Psychosen: Ongeschikt
	Stemmingsstoornissen: Specialistisch rapport vereist; regelmatig terugkerende manische episoden: Ongeschikt; hoge doses sederende psychofarmaca nodig: Ongeschikt
	Angststoornissen regelmatig therapieresistente paniekaanvallen: Ongeschikt; hoge doses psychofarmaca (benzodiazepinen) nodig: Ongeschikt
	Dissociatieve stoornissen - bij herhaling last hebben van een 'psychogene fugue' of een ernstige trance: Ongeschikt
	Cognitieve stoornissen: Ongeschikt
	Persoonlijkheidsstoornissen: Specialistisch rapport vereist
	Verstandelijke handicap: Ongeschikt
	ADHD (inclusief subtypen): Specialistisch rapport vereist
	Autismespectrumstoornissen (ASS): Ongeschikt
Misbruik van psychoactieve middelen (zoals alcohol en drugs)	Voor de beoordeling of sprake is van misbruik van psychoactieve middelen is een specialistisch rapport vereist.
	Personen die misbruik maken van dergelijke middelen zijn zonder meer ongeschikt. Indien zij aannemelijk of aantoonbaar zijn gestopt met dit misbruik, dient een recidiefvrije periode van een jaar te zijn gepasseerd voordat zij door middel van een herkeuring - op basis van een specialistisch rapport geschikt - kunnen worden geacht. Een strenge opstelling van de keurend arts is aangewezen, gezien de gevaren die het gebruik van deze middelen oplevert voor de verkeersveiligheid.

4) Indien de keurling in geringe mate niet aan één of meerdere vastgestelde medische eisen voldoet, kan de keurling desondanks ten aanzien van de desbetreffende eis of eisen zonder voorwaarden of beperkingen worden goedgekeurd, indien:
a. de keuringsarts vaststelt dat de keuringseis waaraan niet wordt voldaan voldoende wordt gecompenseerd;
b. een veilige uitvoering van de functie hierdoor niet wordt belemmerd; en
c. een arts-deskundige aan de keuringsarts schriftelijk heeft geadviseerd om de keurling ten aanzien van deze keuringseis goed te keuren.

Bijlage III Psychologische keuringen achtergrond

1. Begrippenkader

1. Begrippenkader

Algemeen verstandelijk niveau	Nodig voor het leren en begrijpen van regelgeving, het hebben van overzicht over een situatie, het kunnen inschatten van de situatie en de adequate actie in gang te kunnen (laten) zetten.
Concentratie vermogen	Vermogen om zich te kunnen concentreren op de opgedragen taak.
Selectieve aandacht	Vermogen om zich te kunnen richten op relevante signalen, waarbij niet relevante signalen moeten worden genegeerd.
Verlengde aandacht	Vermogen om langdurig oplettend te blijven en alert te blijven reageren in relatief monotone situaties.
Reactievermogen	Vermogen om tijdig en adequaat te reageren op bepaalde signalen.
Anticiperingsvermogen	Het vermogen voorafgaand rekening te houden met wat kan gebeuren, vooruit zien.
Stabiliteit en stressbestendigheid	Incasseringsvermogen, emotionele problemen van zich af kunnen zetten, niet gauw aangeslagen zijn en op de langere termijn bestand zijn tegen belastende omstandigheden in de functie. Stressbestendigheid, evenwichtig kunnen blijven functioneren ook onder oplopende druk.
Communicatieve vaardigheden	Vermogen om een boodschap correct, bondig en verstaanbaar over te brengen die passend is bij de situatie.
Verantwoordelijkheidsgevoel	Reëel inzicht hebben in c.q. serieus kunnen afwegen van de consequenties van eigen handelen. Consciëntieus omgaan met gestelde taken.
Zelfstandigheid	Relatieve onafhankelijkheid van steun van anderen, eigen beslissingen kunnen nemen.
Bestand tegen solistische taak	Bestand zijn tegen de effecten van alleen werken, veelal geen collega's aanwezig.
Bestand tegen onregelmatige diensten	Bestand zijn tegen de effecten van werken buiten kantoortijd: 's morgens vroeg, 's avonds laat en 's nachts.

2. Inhoud psychologische keuring

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de initiële keuring (keuring bij indienstreding) en de periodieke keuring die iedere vijf jaar plaatsvindt. De initiële keuring zal echter voor iedere veiligheidsfunctionaris bij invoering van de Wls worden uitgevoerd, hiervoor zijn enkele criteria gemarkeerd als ‘geen knock-out criterium voor zittende medewerkers’.

Psychologische keuring	Test	Initiële keuring	Periodieke keuring
1. Cognitieve vaardigheden	**MCT-M**		
1.1. 3 subtests verstandelijk niveau		X*	X
2. Sensomotorische vaardigheden	**VTS-Traffic**		
2.1. Concentratievermogen		X	X
2.2. Selectieve aandacht		X	X
2.3. Verlengde aandacht		X	X
2.4. Reactievermogen		X	X
2.5. Anticiperingsvermogen		X	X
3. Stabiliteit en stressbestendigheid	**Big Six**		
3.1. Incasseringsvermogen		X	X
3.2. Stressbestendigheid		X	X
3.3. Impulscontrole		X	X
4. Communicatieve vaardigheden	**MCT-M**		
4.1. Communicatietest		X*	
5. Overige persoonlijkheidskenmerken	**Big Six**		
5.1. Verantwoordelijkheidsgevoel		X	X
5.2. Zelfstandigheid		X*	
5.3. Bestand tegen solistische taak		X*	
5.4. Bestand tegen onregelmatigheid		X*	

*Geen knock-out criterium voor zittende medewerkers

3. Opbouw van het testresultaat

Onderstaand wordt per competentie een onderbouwing gegeven van de inhoudelijke beoordeling per test. In het volgende onderdeel wordt de weging en samenhang tussen de testen nader onderbouwd.

1. Cognitieve vaardigheden > Multiculturele Capaciteiten Test (MCT-M)

De eindscore op de hoofdcompetentie cognitieve capaciteiten wordt bepaald door het gemiddelde van de drie afzonderlijke testscores te berekenen. Bestuurders, die vergeleken bij de MBO normgroep op één van de capaciteitentests een score van 1 behalen, behoren tot de laagste vier procent. Bij de betreffende bestuurders zal als herkansing mondeling een aanvullende test worden afgenomen. Dankzij deze mondelinge testafname kan worden geobserveerd hoe het denkproces van de bestuurder zich voltrekt. Bijvoorbeeld gaat hij/zij te impulsief of te gespannen te werk. Zodoende kan worden nagegaan of de onvoldoende uitslag te wijten is aan ineffectief testgedrag of dat er daadwerkelijk sprake is van een gebrekkig begripsvermogen. Bij de bestuurders die een onvoldoende scoren op de test, die het systematisch denken toetst, zal aanvullend het onderdeel ‘Legkaart’ van de Groninger Intelligentie Test (G.I.T.) worden afgenomen, of een soortgelijke test in overleg met de opdrachtgever. De bestuurders die op het onderdeel ‘Logisch redeneren’ een onvoldoende resultaat behalen, krijgen als mondelinge herkansingstest het onderdeel ‘Woordmatrijzen’ van de GIT voorgelegd. Tenslotte zullen de bestuurders, die onvoldoende op ‘rekenvaardigheid’ scoren, de rekenvaardigheid test van de G.I.T. krijgen aangeboden. De score op de aanvullende test is uiteindelijk bepalend voor de score, die in het keuringsrapport wordt vermeld. Bij de huidige populatie wordt als norm MBO 2 in plaats van MBO 3 als niveau gehanteerd.

2. Sensomotorische vaardigheden > Vienna Test Systeem

De totaalscore op de hoofdcompetentie sensomotorische vaardigheden vormt het gemiddelde van de afzonderlijke scores op de verschillende sensomotorische tests. Daarbij geldt overigens dat er op geen één van de afzonderlijke sensomotorische test een score van 1 mag worden behaald, aangezien elke sensomotorische vaardigheid van cruciaal belang is voor een veilig functioneren van een bestuurder. Dit betekent dat indien men op één van de sensomotorische tests een 1 behaalt, er een afkeuringsadvies zal worden verstrekt. Bestuurders die op een sensomotorische test een score van 1 behalen, vallen vergeleken bij de betreffende normgroep in de laagste scoringscategorie van 15% en vormen daardoor een risicogroep. De verwachting is echter niet dat er tijdens de keuring 15% van de bestuurders zal afvallen. Het betreft namelijk een voorgeselecteerde groep van personen, die gedurende de selectiepro-

cedure, waaraan zij in het kader van hun sollicitatie hebben deelgenomen, reeds positieve resultaten op het sensomotorisch onderzoek hebben geboekt.

3. Stabiliteit & stressbestendigheid > Big Six Multiculturele persoonlijkheidstest

De eindscore op de hoofdcompetentie stabiliteit & stressbestendigheid wordt bepaald door het gemiddelde van de afzonderlijke testscores te berekenen.
Indien een bestuurder op één van de afzonderlijke sub-competenties een onvoldoende score van 1 behaald, zal er aanvullend een diagnostisch interview worden afgenomen. Als na dit interview de score van 1 gehandhaafd blijft, zal de bestuurder worden afgekeurd. Tijdens het diagnostisch interview zal worden uitgediept welke oorzaken ten grondslag liggen aan de onvoldoende score. Bijvoorbeeld als iemand de vragen op een onjuiste wijze heeft geïnterpreteerd en beantwoord, kan het zijn dat de score een vertekend beeld oplevert en dat een afkeuring niet is geïndiceerd. Echter als na het diagnostisch interview de score van 1 blijft gehandhaafd, zal een afkeuring worden geadviseerd.

4. Communicatieve vaardigheden > MCT-M

De uitslag op de competentie communicatieve vaardigheden zal worden bepaald door de uitslag op het verbale onderdeel van het capaciteitenonderzoek (‘logisch redeneren’, oftewel woordanalogieën) en de gespreksindrukken opgedaan tijdens interview (mondelinge uitdrukkingsvaardigheid). Daarnaast wordt er in geval van twijfel een aparte praktijkopdracht voorgelegd, welke er uit bestaat dat de bestuurder gedurende een korte simulatieopdracht informatie op een heldere wijze (telefonisch) overbrengt. Bij de huidige populatie zal een onvoldoende score van 1 niet tot een afkeuringsadvies leiden.

5. Overige persoonlijkheidseigenschappen > Big Six Multiculturele persoonlijkheidstest

Voor deze categorie geldt dat bij een onvoldoende score op één van de onderdelen een aanvullend interview wordt afgenomen, doch er is - met uitzondering van een onvoldoende score op verantwoordelijkheidsgevoel - bij de huidige populatie geen sprake van een afkeuringsadvies.
Het uitvoeren van de keuringsonderzoeken vindt plaats door een NIP geregistreerde psycholoog.

4. Weging en samenhang tussen uitslagen psychologische testen

Berekening van de uitslagen op de verschillende onderdelen

De uitslagen op de verschillende indicatoren worden op dezelfde wijze berekend. Bij elke afzonderlijke test wordt het aantal positieve responses dat een bestuurder bij de betreffende testopgaven heeft weten te geven vastgesteld in de vorm van een ‘ruwe score’. Aan de hand van een passende normgroep wordt deze ‘ruwe score’ vervolgens omgezet in een percentielscore. De percentielschaal is een schaal, waarvan de scores van 1% tot en met 100% lopen. In het keuringsrapport is de percentielscore getransformeerd naar een score op een vijfpuntschaal. Grafisch gezien laat zich dit als volgt weergeven:

Indicator voorbeeld

<table>
<tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th></tr>
<tr><td>zeer laag</td><td>laag</td><td>matig</td><td>laag gemiddeld</td><td>gemiddeld</td><td>hoog gemiddeld</td><td>boven gemiddeld</td><td>hoog</td><td>zeer hoog</td></tr>
<tr><td>4%</td><td>7%</td><td>12%</td><td>17%</td><td>20%</td><td>17%</td><td>12%</td><td>7%</td><td>4%</td></tr>
<tr><td colspan="2">1</td><td>2</td><td colspan="3">3</td><td colspan="2">4</td><td>5</td></tr>
</table>

In de rapportage wordt per meetinstrument de uitslag weergegeven. In de einduitslag wordt per competentie een cijfer gegeven van 1 tot 5.

1. Zwak
2. Matig
3. Voldoende
4. Ruim voldoende
5. Goed

Bij de zogenaamde normaalverdeling scoort het merendeel van de kandidaten (54 %) rondom het gemiddelde (4,5,6). Naarmate scores verder van het gemiddelde af liggen, komen zij minder vaak voor. Een score van 1 komt bij 4 % van de totale groep kandidaten voor, een score van 2 bij 7%, een score van 3 bij 12 % etc.

Weging tussen testen en competenties t.b.v. eindoordeel
Aan de hand van onderstaande aftestgrenzen wordt bepaald of, en welke, beperkingen er zijn ten aanzien van het eindoordeel veiligheidsgeschiktheid. De aftest grenzen zijn als volgt omschreven:

I: Bij 1 of meer *matige* testresultaten binnen een psychologische competentie en indicatoren waaraan in de veiligheidsmatrix een *hoog* gewicht wordt toegekend kan de kandidaat niet zonder meer een voldoende veiligheidsgeschikt oordeel krijgen. Hier is wel compensatie uit andere testonderdelen mogelijk.

II: Bij 2 of meer *matige* testresultaten binnen een psychologische competentie en indicatoren waaraan in de veiligheidsmatrix een *midden* gewicht wordt toegekend kan de kandidaat niet zonder meer een voldoende veiligheidsgeschikt oordeel krijgen. Hier is wel compensatie uit andere testonderdelen mogelijk.

III: Bij 3 of meer *matige* testresultaten binnen een psychologische competentie en indicatoren waaraan in de veiligheidsmatrix een *laag* gewicht wordt toegekend kan de kandidaat niet zonder meer een voldoende veiligheidsgeschikt oordeel krijgen. Hier is wel compensatie uit andere testonderdelen mogelijk.

IV: Bij 1 of meer *zwakke* testresultaten binnen een psychologische competentie en indicatoren waaraan in de veiligheidsmatrix een *midden* gewicht wordt toegekend kan de kandidaat niet zonder meer een voldoende veiligheidsgeschikt oordeel krijgen. Hier is wel compensatie uit andere testonderdelen mogelijk.

V: Bij 1 of meer zwakke beoordelingen op een onderdeel dat *hoog* beoordeeld moet worden, leidt dit tot de conclusie: Ongeschikt, ongeacht eventuele compensatie uit andere testonderdelen.

VI: Bij 2 of meer matige beoordelingen op een onderdeel dat *hoog* beoordeeld moet worden, leidt dit tot de conclusie: Ongeschikt, ongeacht eventuele compensatie uit andere testonderdelen.

5. Normgegevens

1. **Normgegevens en gegevens omtrent de betrouwbaarheid en validiteit van Multiculturele Capaciteiten Test voor middelbaar beroepsniveau (MCT-M**).
   De MCT-M wordt ingezet teneinde de conceptuele capaciteiten te toetsen. De betrouwbaarheid kent Cronbach's alpha waarden die variëren van 0.78 tot 0.92 voor de gehanteerde subtests. De validiteit is uitgebreid onderzocht op zowel interne als externe validiteit en als degelijk gewaardeerd. De normgroep van de MCT-M is opgebouwd uit 8974 volwassen personen, die qua opleidingsachtergrond variëren van MBO 2 t/m MBO 4 niveau, qua leeftijd tussen de 21 en 65 jaar zijn en naast autochtonen ook allochtonen bevat. Bovendien kan er voor meer specifieke normgroepen worden gekozen uitgesplitst naar opleiding (MBO 2, MBO 3 of MBO 4 niveau), leeftijd (21 t/m 49 jaar of 50 t/m 65 jaar) en concrete etniciteit (allochtonen-Westers, allochtonen-niet Westers).

2. **Normgegevens en gegevens omtrent de betrouwbaarheid en validiteit van het Vienna Test System**
   De volgende vijf onderdelen van het Vienna Test System zullen worden ingezet:

   De Gognitrone (Gog) test wordt afgenomen om de concentratie te toetsen. De betrouwbaarheid van deze test kent twee Cronbach's alpha waarden van 0.95 en 0.93 en een hertest betrouwbaarheid van r=0.88. De validiteit is onder meer onderzocht op construct validiteit, waaronder de convergente en divergente varianten, alsmede criterion validiteit, waarbij er een relatie is gevonden tussen de testresultaten en type bestuurders en frequentie van ongelukken. De validiteit is als degelijk naar voren gekomen. De normgroep bestaat uit 1475 individuen met een leeftijd variërend van 15 tot 91 jaar.

   De Selective Attention (WAFS) test brengt de selectieve aandacht in kaart. De betrouwbaarheid kent een Cronbach's alpha waarde van 0.94. Daarnaast is de construct validiteit uitgebreid onderzocht en degelijk bevonden. De normgroep bestaat uit 295 volwassenen met een leeftijd tussen de 16 en 77 jaar.

   De Vigilance (WAFV) test meet de verlengde aandacht. De betrouwbaarheid blijkt een Cronbach's alpha waarde te hebben van 0.99. Tevens is de construct validiteit nader in kaart gebracht en degelijk bevonden. De normgroep bestaat uit 295 volwassenen met een leeftijd tussen de 16 en 77 jaar.

De Reaction Time (RT) test doet een beroep op het reactievermogen. De betrouwbaarheid kent Cronbach's alpha waarden van 0.94 en 0.98. De validiteit is onderzocht op construct en criterion validiteit en als degelijk gewaardeerd. De normgroep bestaat uit 855 volwassenen met een leeftijd tussen de 16 en 89 jaar.

De Determination Time (DT) test meet het anticiperingsvermogen. De betrouwbaarheid kent Cronbach's alpha waarden die afgerond overeenkomen met 0.99 en een hertest betrouwbaarheid van r=0.89. De validiteit is onderzocht op construct en criterion validiteit en degelijk bevonden. De normgroep bestaat uit 1179 volwassenen met een leeftijd tussen de 15 en 86 jaar.

3. **Normgegevens en gegevens omtrent de betrouwbaarheid en validiteit van de Big Six Multiculturele persoonlijkheidstest**
De MPT-BS wordt ingezet teneinde de persoonlijke eigenschappen in kaart te brengen. De gemiddelde betrouwbaarheid kent een Lambda2 coëfficiënt van 0.89, hetgeen goed is. Zowel de begrips- als de predictieve validiteit is onderzocht en als gedegen geclassificeerd. De totale normgroep is samengesteld uit 6790 individuen, waarbij er onderscheid gemaakt kan worden naar opleidingsachtergrond, etniciteit en geslacht. Een specifieke normgroep voor selectiedoeleinden bestaat uit 2167 personen met een leeftijd van 15-65 jaar.

Bijlage IV Keuringsinstanties keuringen

P sychologische keuring:
Balans & Impuls
Human Company
David Adviesgroep
Herfst & Partners
TestNed
Arboned
Psychologen Arbodienst vervoerders

Medische keuring:
Arbovitale
Maetis Ardyn
Robert Keep & Meditel
Arboned
Bedrijfsartsen Arbodienst vervoerders

Bijlage V Programma keuring

Psychologische keuring programmaduur /-3 uur

- Uitleg over het onderzoek (10 minuten)
- Afname sensomotorische test Vienna (60 minuten)
- Pauze (10 minuten)
- Afname cognitieve cultuurvrije test MCT-M ontwikkeld door NOA (30 min)
- Persoonlijkheidstest 1 - cultuurvrije Big Six test door NOA (40 min)
- Interview en Advies (30 minuten)

Medische keuring /- 30 minuten

- Anamnese
- Lichamelijk onderzoek
- Aanvullende onderzoeken

Bijlage VI Mede tot stand gekomen door

HTM
H. Schous Coördinator Railveiligheid

GVB
R. van de Meer Manager Kwaliteit, Veiligheid & Milieu
R. Sweering Adviseur Transportveiligheid
Mw. H. Schimmelpennink Arbeids- en organisatie Psycholoog

Qbuzz
R. Bliekendaal Manager Veiligheid
G. Timmer Teammanager Tram

RET
J.K. Meijer Manager Risk & Veiligheid
N.H. Dekker Kleijn Arbo-coördinator (Projectleider)
H. de Lange Adviseur Railveiligheid

Adviseurs

Medische keuring

Bedrijfsartsen
Geert Blijham Bedrijfsarts (RET)
Jamil Jamaludin Bedrijfsarts (RET)
Radjen Ladi Bedrijfsarts (Qbuzz)
Hans van Manen Bedrijfsarts (HTM)
Mathilde Melis Bedrijfsarts (GVB)

Mw. G. Hulsmans Bedrijfsverpleegkundige (HTM)
Mw. P. Jonker Bedrijfsverpleegkundige (GVB)
Mw. M. Kuivenhoven Bedrijfsverpleegkundige (RET)

Psychologische keuring

Balans en Impuls
Heilwine Bakker
Linda Scheffer

Herfst & Partners
Peter Herfst

Human Company
Monique Pluijmers